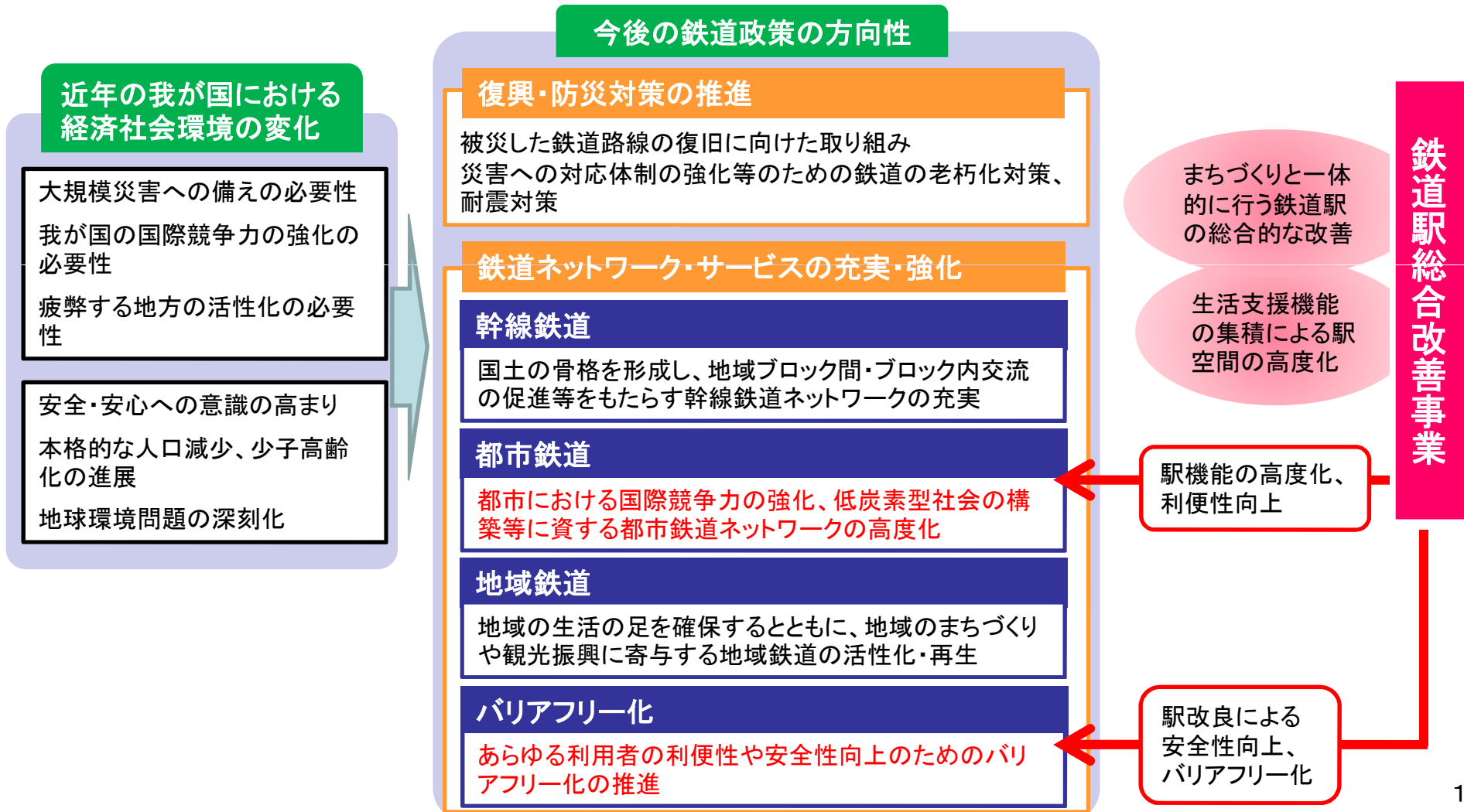


# 鉄道政策における鉄道駅総合改善事業の役割

- 鉄道駅は、交通の結節拠点としての機能を有しているのみならず、周辺の施設と一体となって街のにぎわいを形成し、地域の活性化を図る上で極めて重要な役割を担うことが期待されている。
- 鉄道駅総合改善事業は、都市側の事業と一体的に行う鉄道駅の総合的な改善について補助を行い、駅機能の向上を図る事業であり、都市における国際競争力の強化や低炭素型社会の構築のための都市鉄道ネットワークの高度化、あらゆる利用者の利便性や安全性向上のためのバリアフリー化の推進といった政策目的に資する事業である。



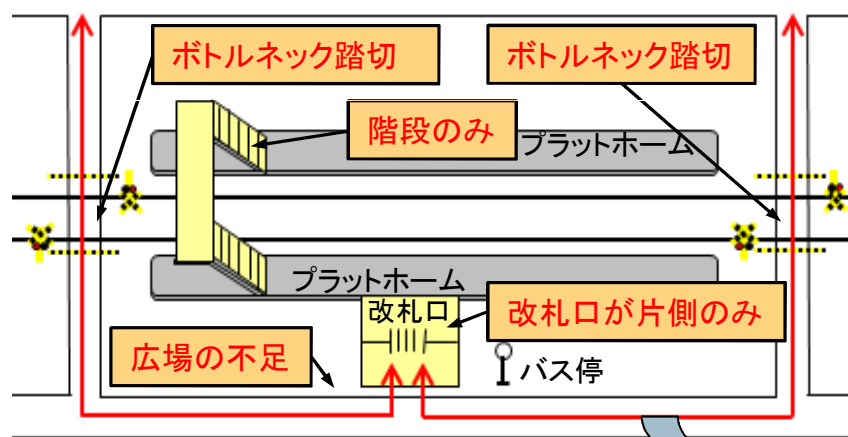
# 鉄道駅総合改善事業の効果

## 目的

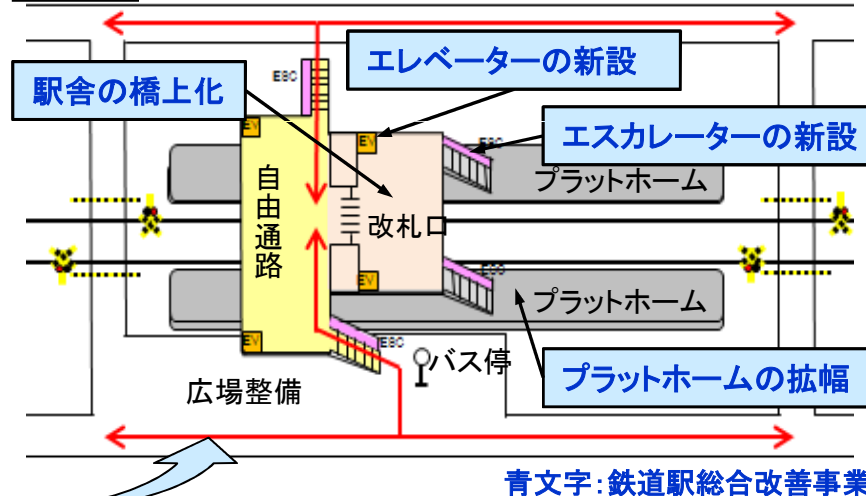
自由通路の設置、広場整備と橋上駅舎化、ホームの拡幅等を一体的に実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、バリアフリー化、鉄道で分断された市街地の一体化、周辺交通の円滑化等、鉄道利用者及び地域住民の安全性や利便性の向上を図る。

## 整備事例

整備前



整備後



## 整備効果

- ・ボトルネック踏切を通らない歩行者動線の確保
- ・駅舎の橋上化により、駅を挟んだ地域分断の解消(自由通路の整備)
- ・プラットフォームの拡幅による安全性の向上
- ・バリアフリー化による鉄道利用者等の負担軽減
- ・駅前広場の整備による道路渋滞の緩和

## 鉄道駅総合改善事業費補助制度創設の背景

### 背景

都市の交通サービスについては、利用者利便の一層の向上、高齢者等の円滑な移動の確保、交通渋滞の緩和、安全性の向上等を図ることが求められており、加えて、地球温暖化等環境問題に対応するための環境負荷の軽減や地域の振興のための街の活性化や街づくりという観点からの取り組みも重要となっている。特に将来の高齢化・少子化社会の到来、近年の住宅の外延化等に伴う乗継ぎ移動の増加等を背景とした、乗継ぎの利便性の向上を中心とした交通の質の充実が求められている。

こうした中、都市部において鉄道事業展開の拠点、交通モードの結節点及び地域の玄関口として重要な役割を担っている鉄道駅については、主に、以下に示す課題を抱えており、上記の要請に適切に対応できているとは言い難い。

### 課題

○鉄道駅空間の狭隘性、使い勝手の悪さ、安全面からの制約

(ホーム・コンコース等のスペースの狭さ)

(依然多い段差、ES・EV設置の制約、動線の迂回等)

(ホーム・階段幅の不足による混雑時の滞留)

○他の鉄道、バス等との結節機能の円滑化の必要性

(他の交通モードとの乗換に極力抵抗がない駅構造にするとともに、必要に応じて乗換の円滑化を支援する施設(駅前広場等)と定期的に整備)

○周辺の都市公共施設との一体的整備の必要性

(近年、周辺再開発等の面的整備、駅前広場整備、自由通路等の公共施設との同時整備等により駅周辺の都市機能の向上を図ろうとする動きが多く、これらと整合性のとれた駅整備が必要)



駅の改良に至る動機は、これらの課題が融合されているケースが多く、このような鉄道駅を中心とした都市交通問題の解決を図るため、地方公共団体の取組みと連携しながら、鉄道事業展開の拠点、交通モードの結節点及び地域の玄関口として重要な役割を担っている鉄道駅について、周辺の都市機能と一体となってその機能の拡充・向上を図り、バス等他交通機関との連携にも配慮しつつ、総合的な都市交通サービスの改善を推進するため創設されたものである。

# 鉄道駅総合改善事業

## 事業概要

### ①総合改善事業

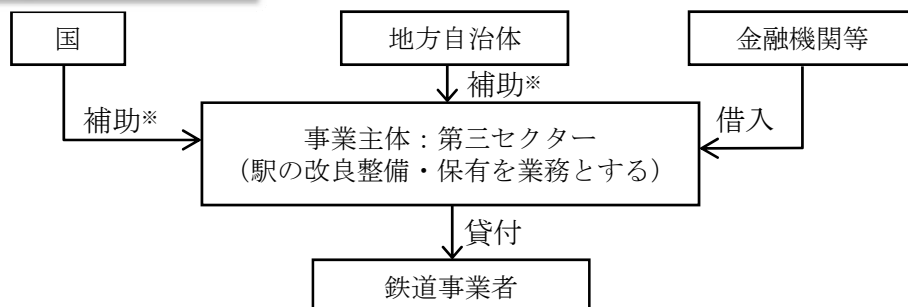
鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善する。

### ②連携計画事業

人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった保育施設等の生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る。

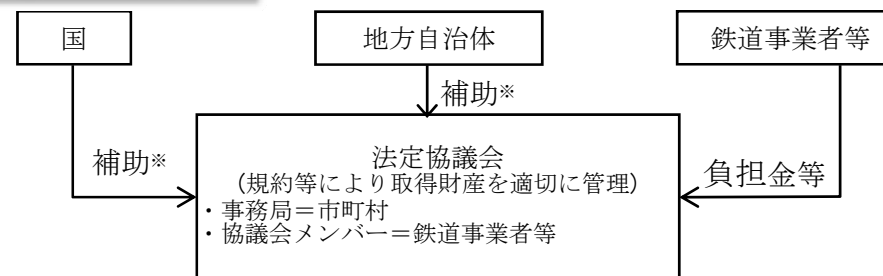
## 補助スキーム

### ①総合改善事業 (平成11年度補助制度創設)



※ 国・地方の支援: [国] 2/10の補助 [地方] 国と同等以上

### ②連携計画事業 (平成22年度補助事業追加)



※ 国・地方の支援: [国] 1/3の補助 [地方] 国と同等以上

## 現在実施中の事業

(単位:百万円)

| 対象事業              |      | 事業主体         | 事業期間    | 総事業費  |        |
|-------------------|------|--------------|---------|-------|--------|
| 京浜急行電鉄本線<br>金沢八景駅 | 総合改善 | 横浜新都市交通(株)   | H25~H28 | (事業費) | 2,200  |
|                   |      |              |         | (国費)  | 440    |
| 阪神電鉄本線<br>甲子園駅    |      | 神戸高速鉄道(株)    | H23~H28 | (事業費) | 5,400  |
|                   |      |              |         | (国費)  | 1,080  |
| 京浜急行電鉄本線<br>京急蒲田駅 |      | 蒲田開発事業(株)    | H13~H25 | (事業費) | 11,930 |
|                   |      |              |         | (国費)  | 2,386  |
| JR東日本根岸線<br>関内駅   | 連携計画 | JR関内駅北口整備協議会 | H23~H28 | (事業費) | 4,005  |
|                   |      |              |         | (国費)  | 1,335  |

# 京浜急行電鉄 金沢八景駅(総合改善事業)

## 【事業概要】

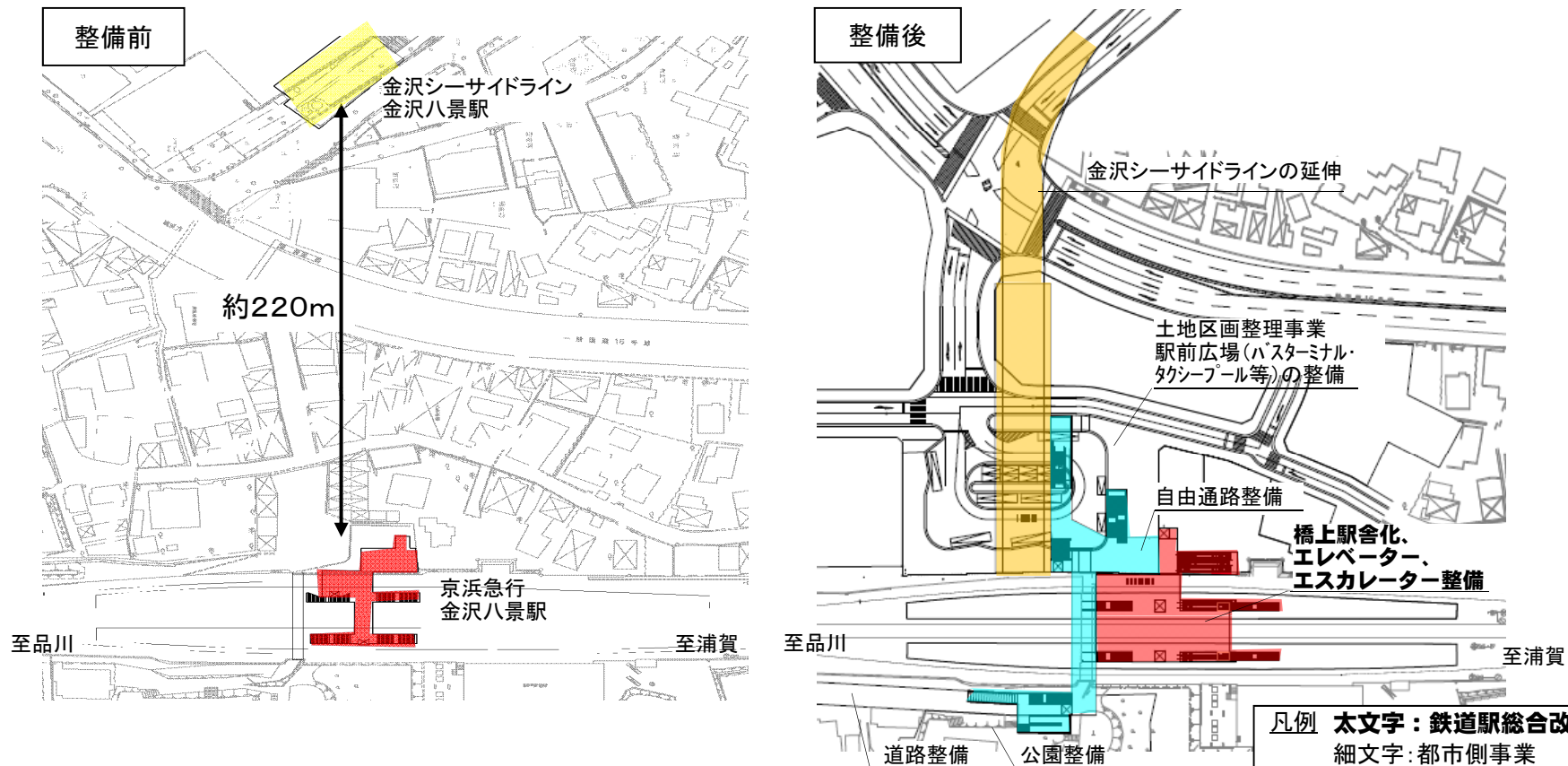
駅周辺の土地区画整理事業や横浜新都市交通の延伸に伴う自由通路整備と併せて、駅舎の橋上化を行うことにより、乗換動線の整備による旅客流動の円滑化や鉄道利用者の利便性の向上を図る。

## 【総事業費】

約22億円〔補助率 1/5〕

## 【事業期間】

平成25～28年度



- 駅舎の橋上化及び金沢シーサイドラインの延伸、自由通路整備による乗継の円滑化
- 階段の拡幅等の整備により、朝ラッシュ時におけるホーム上の旅客流動の円滑化、安全性の向上
- 駅東西からのアクセス動線の改善、バリアフリー化による利便性向上
- 津波等の災害時、駅コンコースを一時滞留スペースとして活用するとともに、防災備蓄品を備え、防災対策を強化

# 阪神電気鉄道 甲子園駅(総合改善事業)

## 【事業概要】

プラットホームの拡幅、通路の新設等を一体的に実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、バリアフリー化、周辺交通の円滑化等、鉄道利用者及び地域住民の利便性の向上を図る。

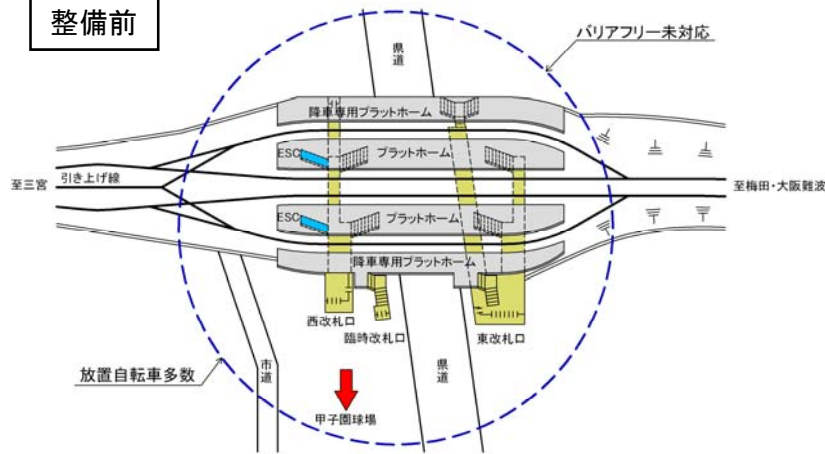
## 【総事業費】

約54億円〔補助率 1/5〕

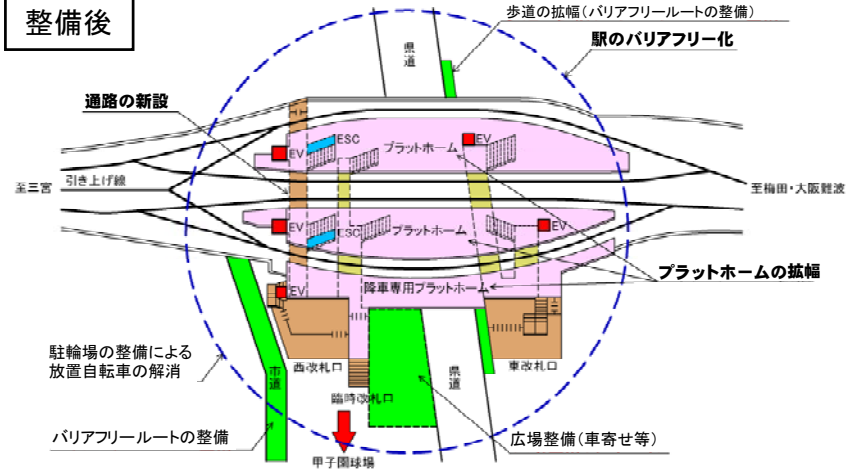
## 【事業期間】

平成23～28年度

### 整備前



### 整備後



### 完成イメージ



至姫路

至梅田、大阪難波

凡例 **太文字**：鉄道駅総合改善事業  
細文字：都市側事業

### 主な整備効果

- ホーム及び旅客通路の拡幅、コンコースの拡張等による旅客流動の円滑化、安全性の向上
- エレベーターの新設によるバリアフリー化の達成

# 京浜急行電鉄 京急蒲田駅(総合改善事業)

## 【事業概要】

駅周辺の連続立体交差事業と併せて、鉄道により分断されていた駅周辺地域のまちづくりと一体的に駅改良(ホームを2層高架構造化)を行うことにより、ホームの混雑緩和等駅機能や空港アクセス機能の改善を図る。

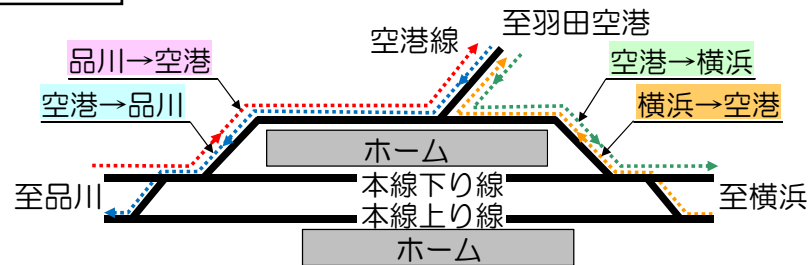
## 【総事業費】

約119億円〔補助率 1/5〕

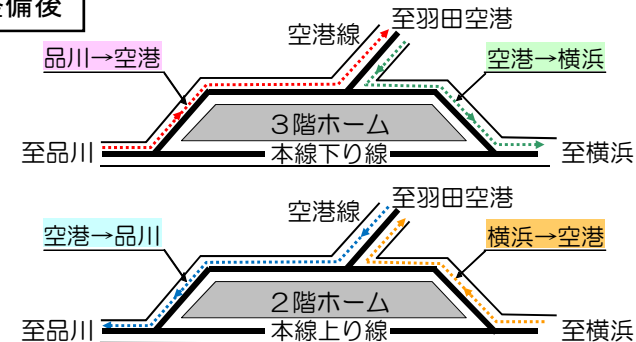
## 【事業期間】

平成13~25年度

### 整備前



### 整備後



平成24年10月21日  
供用開始

平成22年5月  
供用開始

### 完成イメージ



### 主な整備効果

- 当駅付近で単線となっていた空港線が、本事業により複線化され本数が大幅増加し、空港アクセスが強化
  - 参考 ・品川~羽田空港間〔整備前〕終日6本/時 → 〔整備後〕ラッシュ時9本/時
  - ・横浜~羽田空港間〔整備前〕日中3本/時 → 〔整備後〕終日6本/時
- 連続立体交差化事業との一体的整備により、開かずの踏切や地域分断解消
  - 参考 ・京急蒲田空港線第1踏切(第1京浜踏切)
  - 踏切遮断時間
  - 〔整備前〕7.8時間/日
  - 国道15号線(第1京浜)川崎から品川方面の最大渋滞長
  - 〔整備前〕780m
  - ・連続立体交差化事業により除却される踏切 28踏切

# JR東日本 関内駅(連携計画事業)

## 【事業概要】

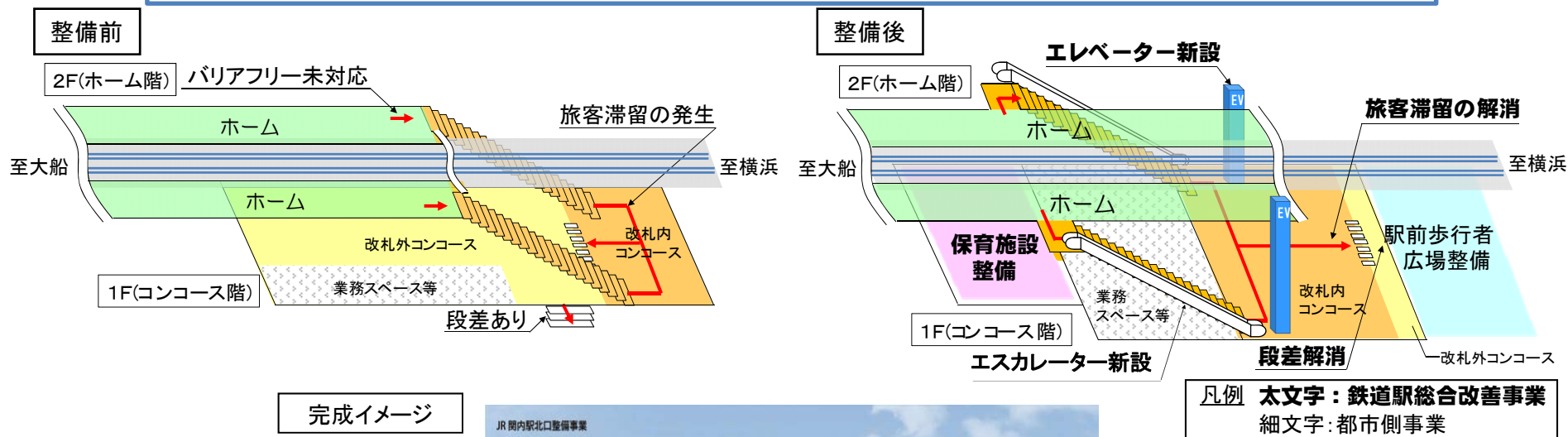
関内駅北口における段差解消や改札口の移設等を実施することにより、円滑な歩行者動線の確保やバリアフリー化等、鉄道利用者の利便性向上を図るとともに、これらの総合改善と一体的に地域のニーズにあった生活支援機能を有する空間を整備することにより、駅機能の高度化を図る。

## 【総事業費】

約40億円〔補助率 1/3〕

## 【事業期間】

平成23～28年度



完成イメージ



## 主な整備効果

- 階段及び改札口の移設、コンコースの拡張による円滑な旅客動線の確保、混雑緩和
- エレベーターの新設及び周辺道路との段差解消によるバリアフリー化の達成
- 保育施設の整備による利用者利便性の向上、待機児童の減少に効果を発揮



## これまでに実施された鉄道駅総合改善事業の概要

|         |  |  |                   |                       |                                     |  |                               |
|---------|--|--|-------------------|-----------------------|-------------------------------------|--|-------------------------------|
| 駅名(路線名) | 岩屋駅(阪神本線)                                  | 春日野道駅(阪神本線)  | 尾張瀬戸駅(名鉄瀬戸線)      | 舞子公園駅(山陽電鉄本線)         | 横浜駅(京急本線)                           | 日暮里駅(京成本線)                                       | 下井草駅(西武新宿線)                   |
| 整備主体    | 神戸高速鉄道(株)                                  | 神戸高速鉄道(株)  | 尾張瀬戸駅整備(株)        | 神戸高速鉄道(株)             | 横浜高速鉄道(株)                           | 日暮里駅整備(株)  | 下井草駅整備(株)                     |
| 事業概要    | ・ホーム新設<br>・コンコースの拡幅<br>・エレベーター・エスカレーター整備 他 | ・ホームの新設<br>・コンコースの拡幅<br>・改札口の設置<br>・エレベーター、エスカレーター整備<br>・火災対策設備の整備 他 | ・ホーム延伸<br>・駅舎移設 他 | ・橋上駅舎化<br>・エレベーター整備 他 | ・改札口の新設<br>・下りホームの新設<br>・自由通路接続通路新設 | ・駅の高架化・ホーム新設<br>・コンコースの拡幅<br>・エレベーター・エスカレーター整備 他 | ・橋上駅舎化<br>・エレベーター・エスカレーター整備 他 |
| 総事業費    | 約32億円                                      | 約34億円  | 約12億円             | 約5億円                  | 約96億円                               | 約224億円   | 約5億円                          |
| 事業期間    | 平成11～13年度                                  | 平成11～18年度  | 平成11～13年度         | 平成12～13年度             | 平成13～19年度                           | 平成14～21年度  | 平成16～18年度                     |

|         |                                 |  |                               |   |                               |                               |
|---------|---------------------------------|--|-------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|
| 駅名(路線名) | 東長崎駅(西武池袋線)                     | 三日月町駅(南海高野線)                                   | 江古田駅(西武池袋線)                   | 西宮北口駅(阪急神戸線)  | 野方駅(西武新宿線)                    | 椎名町駅(西武池袋線)                   |
| 整備主体    | 東長崎駅整備(株)                       | 三日月町駅整備(株)                                     | 江古田駅整備(株)                     | 北大阪急行電鉄(株)  | 野方駅整備(株)                      | 東長崎駅・椎名町駅整備(株)                |
| 事業概要    | ・橋上駅舎の改良<br>・エレベーター・エスカレーター整備 他 | ・改札口の新設・移設<br>・コンコース拡幅<br>・エレベーター・エスカレーターの整備 他 | ・橋上駅舎化<br>・エレベーター・エスカレーター整備 他 | ・駅舎の高架化<br>神戸線と今津線ホームの一体化<br>・改札口新設(2か所)<br>・エレベーター整備 他 | ・橋上駅舎化<br>・エレベーター・エスカレーター整備 他 | ・橋上駅舎化<br>・エレベーター、エスカレーター整備 他 |
| 総事業費    | 約14億円                           | 約9億円   | 約13億円                         | 約18億円   | 約9億円                          | 約13億円                         |
| 事業期間    | 平成16～19年度                       | 平成17～18年度                                      | 平成18～22年度                     | 平成19～22年度   | 平成19～22年度                     | 平成20～23年度                     |

|         |                     |  |  |                               |
|---------|---------------------|--|--|-------------------------------|
| 施工中のもの  |                     |  |  |                               |
| 駅名(路線名) | 京急蒲田駅(京急本線)         | 甲子園駅(阪神本線)                                   | 関内駅(JR東日本根岸線)  | 金沢八景駅(京急本線)                   |
| 整備主体    | 蒲田開発事業(株)           | 神戸高速鉄道(株)                                    | 法定協議会(横浜市)   | 横浜新都市交通(株)                    |
| 事業概要    | ・高架駅の整備(ホーム2層高架構造化) | ・ホームの拡幅<br>・エレベーター整備<br>・東西改札口の拡張<br>・通路新設 他 | 駅北口の<br>・コンコースの拡幅<br>・エレベーター・エスカレーター整備<br>・保育施設の整備 他 | ・橋上駅舎化<br>・エレベーター、エスカレーター整備 他 |
| 総事業費    | 約119億円              | 約54億円  | 約40億円  | 約22億円                         |
| 事業期間    | 平成13～25年度           | 平成23～28年度                                    | 平成23～28年度  | 平成25～28年度                     |